MOTOR

Medlemsblad for
Dansk Automobilklub

Medlemsblad for
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

ORGAN FOR DANSK MOTOR-INDUSTRI OG -HANDEL

Abonnement, **1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal** (inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa ethvert Postkontor og i Ekspeditionen **Westend 11. København V.** Telefon Vester 312 x.

Udgivet af et Interessentskab
Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør **F. Schmitto**

Enkelte Numre 20 Øre
Redaktion: **Westend 11. Kbhvn. V.** Telefon Vester 312 x.

Nr. 11. **Lørdag den 7. Juli 1906.** **1. Aargang.**

Dansk Automobilklub

Sekretariat: **„Ferrum", Raadhuspladsen, København K.**

Kontingent: 20 Kr. aarlig, Indskud: 5 Kr.

MEDLEMSLISTE

Den 1ste Juli 1906

Bestyrelsen:

Greve **E. Knuth,** Formand. Kgl. Hof-Bogtrykker **Fr. Bagge,** Næstformand.
Lensgreve **Ahlefeldt-Laurvigen.** Direktør **Axel Hansen.** Grosserer **A. C. Illum.**
Grosserer **H. Hassel,** „Ferrum", Raadhuspladsen, Sekretær og Kasserer.

Ahlefeldt-Laurvigen, Lensgreve, Tranekjær.
Ahlefeldt-Laurvigen Bille, Greve, Egeskov.
Ahlefeldt-Laurvigen Bille, Greve, Skovsbo.
Albeck, A., Grosserer, Hamborg.
Almind, P., Maskinfabrikant, København.
Andersen, F., Grosserer, København.
Andersen, H. N., Etatsraad, København.
Arntz, P., cand. jur., København.

Bagge, Fr., Hof-Bogtrykker, København.
Bagge, S. A., cand. phil., København.
Bagge, A., Direktør, København.

Bille-Brahe-Selby, Preben, Baron, Thygesminde.
Blixen-Finecke, A., Baron, Kammerh., Hesselagergaard.
Bloch, O., Grosserer, København.
Bloch, H., Kaptajn, København.
Boberg, P., Tandlæge.

Christensen, G., Ingeniør, København.
Christensen, Paul, Grosserer, København.
Christensen, C. J., Etatsraad, Gross., København.
Christiansen, H. C., Fabrikant, København.
Collstrup, A., Grosserer, København.

Dahl, Wilh., Grosserer, København.
Dalsgaard, D., Grosserer, København.
Debell, H., Boghandler, København.
Debell, G., cand. jur., København.
Dons, A., Godsejer, St. Rugtved.

Falck, S., Direktør, København.
Feddersen, H. H., Grosserer, København.
Fich, H. Chr., Grosserer, København.
Fonnesbech-Wulff, Ritmester, København.
Frederiksen, H. C., Fabrikant, København.
Frederiksen, A., Ingeniør, København.
Frijs, Krag Juel Wind, Lensgreve, Frijsenborg.

Gamél, C., cand. phil., København.

Haffgaard, R. C., Apoteker, Holstebro.
Hansen, Axel, Direktør, Glostrup.
Hansen, Vilh., Grosserer, København.
Harder, Paulli, Direktør, Odense.
Hassel, H., Grosserer, København.
Hegel, J., Forlagsboghandler, København.
Hegel, Fr., stud. polit., København.
Holmblad, A., Grosserer, København.
Holst, A., Direktør, København.

Illum, A. C., København.

Janssen, Carl Joh., Grosserer, København.
Jacobsen, J. C., Direktør, København.
Jeppesen, Chr., Fabrikant, København.
Johnsen, O., Skibsreder, København.
Jørgensen, Einar, Grosserer, København.

Kinch, P. B. C., Ingeniør, København.
Kinch, E., Direktør, København.
Kjeldsen, J., Ingeniør, København.
Klugmann, I., Redaktør, København.
Knuth, M., Grevinde, København.
Knuth, E., Greve, København.

Larsen, H., Direktør, København.
Larsen, J., Godsejer, Gaardbogaard.
Larsen, P., Vinhandler, København.
Lebahn, F., Grosserer, København.
Lerche, Axel, Baron, København.
Levy, F., Prof. Dr. med., København.
Lorenzen, Th. S., Direktør, København.
Ludvigsen, Ingeniør, København.

Melchior, C., Grosserer, København.
Melchior, M., Grosserer, København.
Meyring, H., Overretssagfører, København.
Moltke-Huitfeldt, Leon, Greve, Paris.
Møller, Heinr. A., Overretssagfører, København.

Nielsen, Charles V., Grosserer, København.
Nielsen, K. C., Redaktør, København.
Nielsen, T. T., Grosserer, København.
Norholt, G., Grosserer, København.
Nörbye, J. Chr., Direktør, København.

Olsen, Ole, Direktør, København.
Ortmann, Fr., Overretssagfører, København.

Petersen, A. G. V., Ingeniørkaptajn, København.
Phister, F., Overretssagfører, København.
Plessen, I. de, Baron, Kammerherre, København.
Prins, H., Direktør, København.

Rantzau, Kaj, Greve, Rosenvold.
Riegels, V., Redaktør, København.
Ringer, Søren, Redaktør, København.
Rosendahl, Fabrikant, Aarhus.

Salomonsen, G. M., Grosserer, København.
Schmidt, Chr., Direktør, København.
Schmitto, F., cand. polyt., Ingeniør, København.
Selchau-Hansen, Chr., Forpagter, Egholm.
Steffensen, C., Direktør, København.
Sørensen, A., Grosserer, København.
Sørensen, Olaf, Tandlæge, Slagelse.
Sørensen, P., „Magasin de Velo", København.

Ursin, G. F., Ingeniør, København.

Voigt, H., Grosserer, København.

Wedum, A., Grosserer, København.
Wetten, Bagermester, København.
Winckler, Ingeniør, København.
Wulff, Premierløjtnant, København.

Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark.

(Syndikat for Motor- og Automobilindustri).

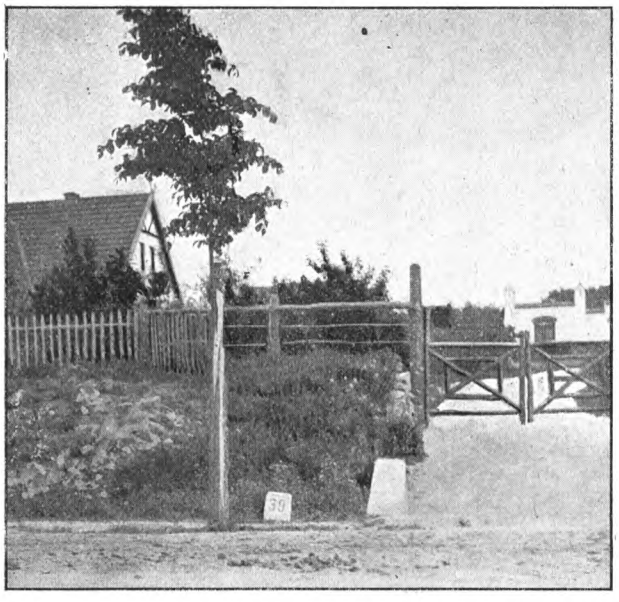
Sekretariat: **Westend 11, København V.**

Kontingent 25 Kr. aarlig, Indskud 25 Kr.

Bestyrelse: Kaptajn *H. Block*, Formand; Grosserer *Paul Christensen*, Næstformand; Grosserer *T. T. Nielsen*, Kasserer; Grosserer *Carl Joh. Janssen*, Sekretær; Grosserer *Holger Hassel;* Direktør *Vilh. Hansen;* Direktør *H. Prins.*

Vor Præmiekonkurrence.

En Peugeot-Motorcycle gratis i Juli Kvartal.



Vor Ide at udsætte en Peugeot-Motorcycle, Turist-Maskine, $3^1/_2$ HK, tocylindret, som Præmie for den af vore Abonnenter i Juli Kvartal, der rigtigst skønner, hvor lang Tid Maskinen er om at køre op ad Geels Bakke i flyvende Start, begynder nu at blive bekendt over hele Landet.

I Dag bringer vi et Billede af Geels Bakke paa det Sted (ved Sten 1 Mil 39), hvorfra Tiden skal tages samt et Billede af Opløbsstedet (ved Sten 2 Mil 2).

Samtidig offentliggør vi Listen over Komiteens Medlemmer. Følgende Herrer har velvilligst paataget sig Hvervet som „*Officials*“ ved Prøven den 15. Juli:

Cand. jur. *P. Arntz*, Formand.
Overretssagfører *H. Meyring*, Dommer.
Boghandler *F. Kamla*, Starter.
Fabrikant *Chr. Jensen*, Roskilde, og
Sten- og Billedhugger *P. Schannong*, Tidstagere.

Komiteen har vedtaget følgende

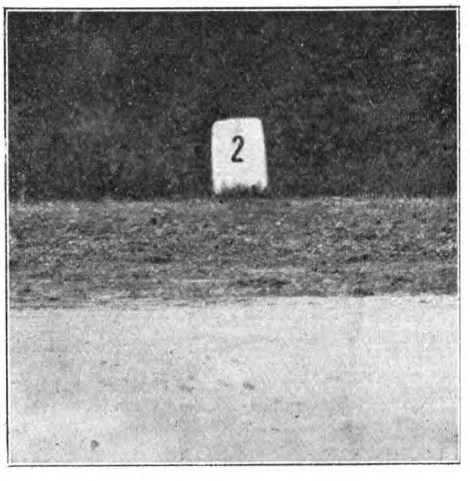
Reglement for Prøven paa Geels Bakke den 15. Juli 1906.

1. — Til at lede Prøven er nedsat en Komite, bestaaende af:

En Formand,
en Dommer,
en Starter,
to Tidstagere.

2. — Prøven finder Sted Søndag den 15. Juli 1906 Fm. Kl. 10 paa Landevejen fra Lyngby til Holte.

Starten finder Sted fra Sten 1 Mil 38, og Tiden maales i flyvende Start fra Sten 1 Mil 39 til Sten 2 Mil 2.



3. — For saavidt muligt at udelukke tilfældige Uheld gentages Forsøgene tre Gange i Træk. Den korteste af de tre opnaaede Tider betragtes som den gældende. Der tages altsaa *ikke* Gennemsnit af de tre Tider.

4. — Tidstagningen foregaar paa følgende Maade: i det Øjeblik, Motorcyclen passerer Sten 1 Mil 39, sænker den der posterede Tidstager et Flag, hvilket er Signal for den paa Toppen af Bakken staaende Tidstager til at sætte Kronometret i Gang. Naar Motorcyclen passerer Sten 2 Mil 2, stoppes Kronometret.

5. — De til Konkurrencen indkomne Besvarelser vil forinden Prøvens Afholdelse af „Motor“s Redaktion være at overlevere til Komiteens Formand i en forseglet Pakke. Denne Pakke maa ikke aabnes, forinden Dommeren har underskrevet den officielt fastslaaede Tid.

6. — Motorcyclisten og Komiteens Medlemmer have i et og alt at rette sig efter Formandens Anordninger.

Med Hensyn til Fastsættelsen af den officielle Tid er dog Dommerens Afgørelse inappellabel.

7. — Fortolkningen af nærværende Reglement tilkommer udelukkende Komiteen, som til ethvert Tidspunkt kan foretage de fornødne Tilføjelser og Ændringer.

Vi minder ny tiltrædende Abonnenter om, at Kuponerne for at gælde maa være nøjagtig udfyldte paa For- og Bagsiden samt korrekt affattede. De maa saaledes ikke indeholde højere Sekundangivelse end 59 eller højere Femtedels-Sekundangivelse end 4.

Da Bladet tilstilles Juli-Abonnenterne **gratis** i Resten af April Kvartal, og da Ekspeditionen ikke kan garantere ny tiltrædende Abonnenter de allerede udkomne Numre, maa det tilraades **snarest** og senest 14. Juli, Aften Kl. 9 til „Motor"s Kontor, Westend 11, København V., at indsende Abonnementskuponen.

Præmiemaskinen er nu udstillet hos Firma: Philip Jensen & Co., „Arab", Vesterbrogade.

Redaktionen.

Dansk Automobilklub

holdt Sommermøde i Lørdags den 30. Juni paa Hotel „Fiskebæk".

Bestyrelsen havde denne Gang gjort sig megen Umage for at skaffe saa stor Tilslutning som muligt. Der var udsendt ca. 100 Brevkort med frankerede Svarkort. Turen var lagt saa bekvemt, at de, som ikke havde Automobil, kunde benytte den nye Slangerupbane, og ydermere for at stimulere Tilslutningen fra de „passive" Medlemmer havde Bestyrelsen lejet en af „Dansk Automobilselskab"s store franske Omnibusser med Plads til en Snes Personer.

I Lørdags Morges saa det dog alt andet end lovende ud for denne lille nemme Tur: af Vogne var der kun anmeldt 4, af Passagerer med Toget 1 og til den store Omnibus kun 3. Imidlertid, takket være Telefonen og Sekretærens Ihærdighed lykkedes det dog i Løbet af Dagen at faa Løfte fra adskillige Medlemmer. Kun den store Omnibus gør sig ikke; den maa afbestilles og erstattes med Automobil-Kompagniets Clément-Bayard — selvfølgelig lidt kostbarere for de tre-fire Passagerer, men nok saa „selvejerisk".

Kl. $6^1/_4$ starter vi fra Raadhuspladsen i Grosserer *T. T. Nielsen*s nye 30 HK Oldsmobile. Denne elegante Vogn, som vel for Øjeblikket er en af de største og flotteste her i Byen, er bygget fuldstændig efter fransk Mønster med foran anbragt firecylindret staaende Motor, Karrosseri Phaëton med Sideindgang og iøvrigt udstyret med alle tænkelige Bekvemmeligheder og Nyheder.

Vognen løber behageligt glidende og Motoren er saa fuldstændig lydløs, at Fodgængerne ikke bemærker Vognen, forinden Signalhornet lyder.

I flot Tempo ruller vi ud til Fiskebæk, hvor Automobilet stilles ind i den rummelige Vognport, medens vort Selskab begiver sig op paa Hotellets Veranda, hvorfra man har et udmærket Overblik over Vejen til København.

Der kommer Direktør *O. Bloch* farende, fulgt lige i Hælene af *Københavns Automobilkompagni*'s røde Vogn. Et Øjeblik efter møder Direktør *Chr. Schmidt* for første Gang i Automobilklubben med sit nye Automobil og nu følger Vognene Slag i Slag.

Der er Bagermester *Wetten* i den sidste nye Vogn fra „Dansk Automobilfabrik", Direktør *Corn. Steffensen* i en lækker og saare rummelig Clément-Bayard-Coupe, Grosserer *Carl Joh. Janssen* og Frue i den lille fikse franske Elg-Mobil med den gule Farve og den lette Kaleche, Cand. jur. *P. Arntz* i sin utrættelige Oldsmobile, Direktør *Axel Hansen* i den nydelige grønne Clément-Bayard o. s. v.

Lige paa Slaget 8 møder Kaptajn *H. Block* med tre Damer. Syndikatets Formand har virkelig gjort en historisk Tur. Kaptajnen bor i Rungsted og skønt der knapt er to Mil derfra og til Fiskebæk, har det dog været nødvendigt at tilbagelægge 5 Mil for at naa dette attraaværdige Sted. Strækningen fra Birkerød til Fiskebæk, ikke tre Fjerdingvej, er lukket for Automobiler og Kaptajnen har derfor pænt maattet køre om ad Hillerød for at komme frem.

Velvise Lovgivere! Hvormange flere Hestekuske er ikke blevet sat i en dødelig Skræk paa denne fem Mil lange Tur fremfor paa de trefjerding Mil Bivej, hvor man paa den Tid af Døgnet næppe vilde møde et eneste Hippomobil? I Sandhed! Hin berømte Forfatter har Ret, som paastaar, at Lovkyndigheden er den mest mystiske af alle Videnskaber!

Kl. 8 gik man til Bords og nød et fortræffeligt Maaltid i meget fornøjelig Stemning. Ved Bordet henstillede Grosserer *Hassel* til Medlemmerne at give talrigt Møde paa Turen til Haslevudstillingen, hvortil Automobilklubben sammen med Syndikatet har paataget sig at befordre den københavnske Presse til Aabningshøjtideligheden.

Efter Bordet samledes man endnu en Timestid ved Kaffen, forinden man ca. Kl. 10 satte Kursen hjemefter med det bedste Indtryk af det behagelige Samvær og med Ønsket om, at Automobilklubben snart vil gentage disse „Sommermøder", der er let overkommelige for de fleste af dens Medlemmer.

Frederiksberg Politi har engageret Hr. Fabrikant *H. C. Frederiksen* som tilsynsførende ved Indregistrering af Automobiler og Tildeling af Førerkort.

Taksterne er samtidig fastsat saaledes:

Indregistrering af en Motorvogn: 10 Kr.
Indregistrering af en Motorcycle: 5 Kr.
Udstedelse af Førerkort: 5 Kr.

Det vil sikkert glæde alle Automobilister at erfare, at den sympatetiske Konstruktør er blevet beæret med dette Tillidshverv.

Naar Politiet endelig ikke selv tør paatage sig Ansvaret ved den iøvrigt ikke meget indviklede Undersøgelse og Prøve, er det dog at foretrække, at Sagen lægges i en virkelig *automobilkyndig* Mands Haand.

Dansk Automobilselskab

har udlejet en stor Omnibus til en Mand i Haslev, som under Amtsudstillingen vil etablere en regelmæssig Turistlinie til Bregentved og Gisselfeldt.

Det er glædeligt at se Automobilerne komme i Forbindelse med Befolkningen paa Landet.

Elektriske Luftskibe.

Flyveproblemet er endnu ikke løst og dog har en entreprenant Franskmand forsøgt at sikre det eventuelle praktiske Udbytte. Han har nemlig indgivet Patentansøgning paa et elektrisk Trolley-Areoplan, som skal tage Strømmen fra en Luftledning — ligesom de elektriske Sporvogne!

Nr. 1: Sisz paa „Renault".

Det franske Grand-Prix-Løb.

(26. og 27. Juni).

Den største Begivenhed i den automobile Sportssæson iaar har fundet Sted den 26. og 27. Juni, hvor den franske Automobilklub for første Gang lod en hel Del franske og nogle faa udenlandske Vogne kæmpe over en Distance paa 1200 Km. om den udsatte Præmie paa 100.000 Frcs.

Vi kan ikke her komme ind paa en Fremstilling af Automobilvæddeløbenes historiske Udvikling — den maa vi gemme til en senere Lejlighed; men for at opfatte Betydningen af det nu afholdte Grand-Prix-Løb, er det dog nødvendigt at erfare, hvorledes det er opstaaet.

Det var i Slutningen af Sæsonen 1899 at Udgiveren af „New-York-Herald" *Gordon Bennet* stiftede den berømte Coupe, som nu gennem flere Aar har bidraget til, og for en Del har skabt Automobilismens kolossale Udvikling.

Princippet for dette Løb var, at det skulde udkæmpes mellem de store Automobilklubber, hver repræsenteret af indtil tre Vogne, som i et og alt skulde være fremstillede i Klubbens Hjemland.

Præmien skulde vindes tre Gange i Træk af samme Klub for at blive Ejendom.

I 1900, det første Aar, Løbet fandt Sted, paa Strækningen Paris-Lyon, blev det vundet af en 20 HK Panhard-Levassor.

I 1901 mødte der kun franske Vogne til Starten; Løbet blev vundet af 24 HK Panhard-Levassor.

I 1902 kom den store Overraskelse, idet de franske Vogne alle havde Uheld, saa at det lykkedes Englænderen Edge at hjemføre Vandrepokalen paa en Napier.

Ved denne engelske Sejer stimuleredes Interessen for Gordon-Bennet Løbet ganske umaadeligt. Det var nu bevist, at Franskmændene ikke var uovervindelige, og de fremmede Nationer rustede sig af yderste Evne for endnu en Gang at fravriste Frankrig Sejeren.

Reglementet for Løbet foreskrev, at den Klub, som i Øjeblikket var i Besiddelse af Vandrepokalen, skulde arrangere Prøven i sit Land.

Saaledes blev det da paa de irske Veje, at den tyske Fabrik „Mercedes", repræsenteret ved den berømte Automobilstyrer Jenatzy, i 1903 bragte Pokalen til Tyskland, hvor man nu besluttede at opbyde alle Kræfter for at beholde den.

I 1904 stod Slaget da i *Taunus*, et Slag, som blev saa meget mere berømt ved Nærværelsen af den tyske Kejser, der her for første Gang gav Automobilismen dens officielle Præg som en af Nutidens største og mest betydningsfulde Opfindelser.

Man erindrer endnu Udfaldet af denne mærkelige Kamp, hvor Franskmanden Théry paa en *Richard-Brasier*-Vogn bragte den kostbare Trofæ tilbage til den franske Arne.

Imidlertid, efterhaanden som Aarene gik og Gordon-Bennet-Løbet udviklede sig og vandt Tilslutning fra flere og flere Nationer, gjorde der sig adskillige Misforhold gældende.

Den største Ulempe hidrørte fra Reglementets Bestemmelse om, at hver Nation kun kunde være repræsenteret ved højst tre Vogne. Denne Bestemmelse blev en haard Forurettelse af Frankrig.

Sagen er jo den, at medens Tyskland, England, Italien hver kun besidder en eller to virkelig anerkendte Automobilfabriker, som har formaaet at gøre deres Navn gældende i de internationale Væddekampe, saa har Frankrig mindst en 10—12 store Fabrikker, hvis Navne alle har samme lødige Klang, og som er indskreven i Automobil-Sportens Historie fra dens første Begyndelse.

Nr. 2: Nazarro paa „F. I. A. T."

.Medens f. Eks. den tyske Automobilklnb ikke behøvede at spekulere længe paa, hvilke Mærker, der skulde repræsentere den i Gordon-Bennet-Løbet, saa stillede Sagen sig ganske anderledes for Frankrigs Vedsommende. Da man ikke netop vilde lade en Lodtrækning gøre Udslaget — og hertil stod der oprigtig talt ogsaa altfor store Interesser paa Spil — blev man nødt til at udskrive Elimineringsløb for Vogne fra alle franske Fabrikker hvor de tre bedste blev udpegede til at deltage i Gordon-Bennett.

Men trods disse uhyre Anstrengelser og Udgifter, trods det, at man afholdt to Løb i Stedet for et, opnaaede Frankrig med sin vældige Automobilindustri dog kun at blive stillet lige med en Nybegynder som f. Eks. Italien, der i 1904 faktisk kun ejede den eneste betydelige Automobilfabrik F. I. A. T. i Turin.

Dette Forhold — eller rettere sagt Misforhold — kunde da ikke vedblive at bestaa og de franske Fabrikanter protesterede paa det voldsomste mod at fortsætte denne ulige Kamp, som kostede dem altfor mange Penge og altfor megen Tid.

Straks efter Sejren i Taunus bekendtgjorde den franske Automobilklub, at den selvfølgelig, da den paany var kommen i Besiddelse af Vandrepræmien, vilde give Revanche i Frankrig det følgende Aar, men at den uden Hensyn til Udfaldet af denne sidste Kamp for bestandig vilde trække sig tilbage fra Gordon-Bennett-Løbet.

I Fjor afholdt man saa sandsynligvis for sidste Gang dette Løb i Auvergne med samme Resultat som i Taunus, idet Théry paany sejrede paa sin Brasier-Vogn.

Og straks efter gik den franske Automobilklubs tekniske Raad i Gang med at udarbejde Reglementet for den nye internationale Prøve, som nu i disse Dage afholdtes for første Gang under Navn af *Grand-Prix-Løbet.*

I Følge Reglementet stod dette Løb aabent for alle Automobilfabriker uden Hensyn til Nationalitet, saaledes at hvert Mærke kunde lade sig repræsentere af indtil tre Vogne. Indskudet var 5000 Frcs. for hver Vogn, den eneste Præmie 100.000 Frcs.

Som Strækning for Løbet havde man valgt en Ringlinie i Form af en nogenlunde ligesidet Trekant i Egnen omkring Sarthefloden i Nærheden af *le Maus.*

Længden af denne Ringlinie var nøjagtig 103 Km. 180 M. og da Reglementet fordelte Løbet paa to Dage med 6 Omgange hver Dag, blev den samlede Længde 619 Km. 80 Meter pr. Dag og 1238 Km. 160 Meter ialt. —

Organisationen havde gjort de største Anstrengelser for at præparere Vejen saa godt som muligt. Over det hele var den blevet tjæret for fuldstændig at hindre Støvdannelse; alle vanskelige Sving var forbedrede og Vejen hævet i Yderkanten, endelig var der oprejst Barrierer paa alle beboede Steder for at hindre Tilskuerne i at trænge ind paa Linien.

Til Løbet var anmeldt 25 franske Vogne fra 10 Fabrikker, 3 tyske fra en Fabrik (Mercedes) og 6 italienske fra to Fabrikker (F. I. A. T. og Itala). To franske Vogne udeblev fra Starten, de udenlandske mødte alle.

Den første Dag sejrede den franske *Renault*-Vogn ført af *Sisz* i 5 Timer 45 Minutter $30^2/_5$ Sekund (108 Km. pr. Time i Gennemsnit).

Nr. 2 blev den franske *Clément-Bayard* ført af *A. Clément* i 6 Timer, 11 Minutter, $40^3/_5$ Sekund. (100 Km. i Gennemsnit).

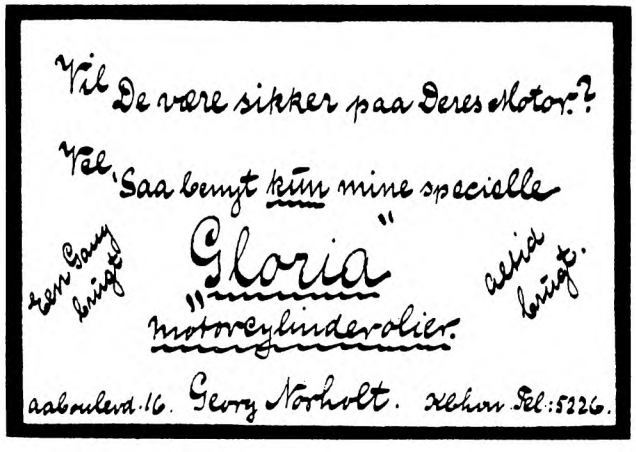
Nr. 3 blev den italienske *F. I. A. T.* ført af *Nazarro* i 6 Timer, 26 Minutter, 53 Sekunder (97 Km. i Gennemsnit).

Den første Dag havde været uhyre anstrengende for Deltagerne. Ikke blot sendte Himlen en overvældende Hede ned paa Kampladsen, men hvad der var langt værre: Tjæringen af Vejen, som var udført i den bedste Mening for at dæmpe Støvet, viste sig i højeste Grad uheldig. I den voldsomme Fart rev Luftringene Partikler af den af Solen næsten smeltede Tjære op i

AUTOMOBILASSURANCE

— Billigste Vilkaar. —

Henvendelse til Kaptajn H. Block, „Dansk Automobilselskab", Børsgade 8, Telefon 9879, eller Ingeniør F. Schmitto, Westend 11, Telefon 312 x, Vester.



Chauffør- & Montør-Plads søges.

Chauffør & Montør, dygtig, paalidelig, med mangeaarig Erfaring, udmærket anbefalet, søger en vellønnet Plads.

Billet mrk. 1 bedes indsendt til „Motor"s Kontor, Westend 11, København V.

PEUGEOT

blev i 1905 og 1906 Nr. 1 og Nr. 2
i Sæsonens største Motorløb

Tour de France
(2600 Kilometer)

Grand-Prix-Paris
Kramer Nr. 1 paa PEUGEOT

PEUGEOT

er det Mærke, som tager
alle de store Sejre hjem

Luften og derfra i Ansigtet paa Vognstyreren, hvor de foraarsagede alvorlige og smertelige Øjenbetændelser, som selv de bedste Briller ikke kunde forhindre.

Straks efter Løbets Afslutning den første Dag blev Vognene stillet ind i en bevogtet Garage, hvor Vædde-løberne ikke fik Lov at røre den mindste Haand ved dem.

Den anden Dags Morgen blev Starten givet i den Orden, hvori Vognene var blevet placeret Dagen forud, og først derefter turde de enkelte Vognstyrere hælde Benzin og Olie paa, veksle Luftringe o. s. v.

Sisz brugte kun 12 Minutter til at gøre sig klar, medens Nr. 2, Clément, brugte en halv Time til sine Forberedelser. Med Forspringet fra den første Dag var det da klart, at Sisz, naar der da ikke tilstødte ham ekstraordinære Uheld, maatte blive Vinderen.

Dette Forhold blev da ganske tydeligt efter anden Omgang og nu kom den egentlige Kamp derfor til at staa om Andenpladsen mellem Clément og Nazarro. Denne Kamp blev bitter og haard, thi begge kørte ganske vidunderligt. Fra første Dag havde Clément et Forspring for Nazarro paa næsten 15 Minutter; men han tabte det lidt efter lidt, alle Anstrengelser tiltrods og kom ind som Nr. 3 godt og vel 3 Minutter efter Nazarro.

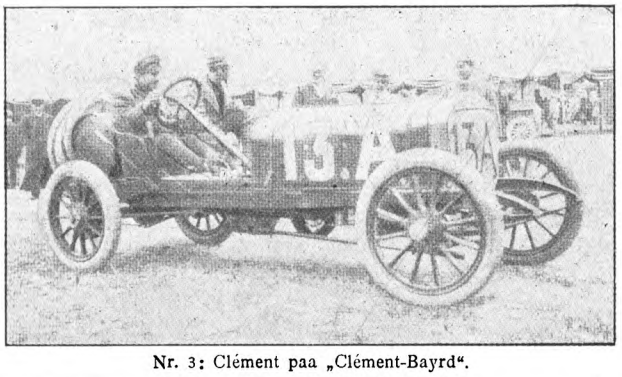
Resultatet for de tre bedste blev da følgende:

1: *Sisz (Remault)* 12 Tim., 14 Min., 7 Sek.
2: *Nazarro (F. I. A. T.)* 12 Tim., 46 Min., $26^{2}/_{5}$ Sek.
3: *A. Clément (Clément-Bayard)* 12 Tim., 49 Min. $46^{1}/_{5}$ Sek.

Samtidig med Grand-Prix-Løbet blev der afholdt en international Automobilkongres, hvor Franskmændene satte igjennem, at Gordon-Bennett-Løbet blev udsat paa ubestemt Tid, det vil sige, at Frankrig ikke er forpligtet til at afholde dette Løb i 1907.

Da nu tilmed Grand-Prix-Løbet gik saa overmaade heldigt og virkelig frembød spændende Interesse, er der al Udsigt til, at Frankrig faar sin Krig igennem og faar ombyttet det gamle Gordon-Bennett-Løb med det moderne Grand-Prix-Løb.

Det var en dristig Handling fra den franske Automobilklubs Side, men godt gennemført og ledsaget af det nødvendige Held, vil den sikkert føre til Sejer for de franske Interesser og gengive Frankrig den fremskudte Position i Automobil-Sporten, som det forlængst har gjort sig fortjent til ved sin fremragende Automobil-Industri.



Nr. 3: Clément paa „Clément-Bayrd".

MOTOR-BENZIN

i alle Kvaliteter — bedst og billigst hos

A|S Nordisk Benzin-Compagni,

Nørrebrogade 30. — København N. — Telefon 6958. — Statstelefon 20.

Sensation!

Fordvogn — 4 staaende Cylindre — c. 15 HK — i høieste Grad driftssikker.

Til 2 Personer.

Ringe Benzinforbrug.

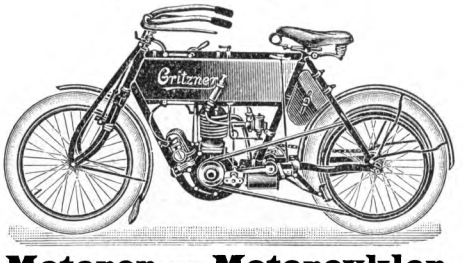
Kr. 2700.

Billigste og bedste Vogn paa Markedet.

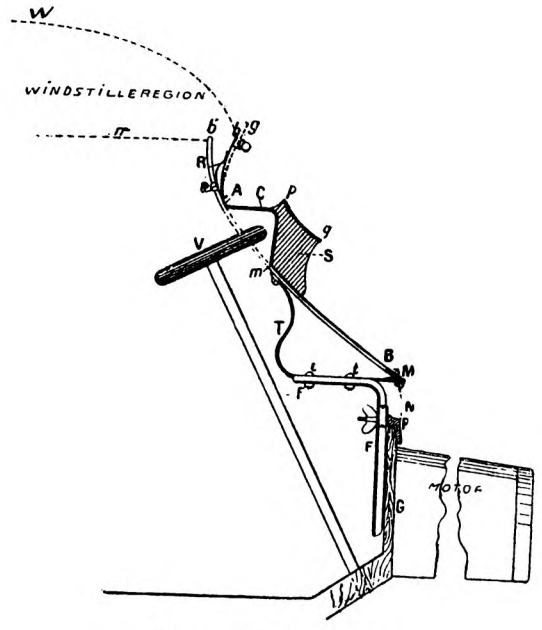
Fabr. Para. 4 Grundtvigs Sidevej. Telf. H. 13.

F. Rosenstand

15, Nørrevoldgade 15



Motorer — Motorcykler
Motortilbehør
København K.



Snit gennem Vindskærmen.

En interessant Vindskærm.

(Efter „Automobil-Revue").

Spørgsmaalet om Vindskærm paa Automobiler har ofte været stærkt diskuteret. Glasruden har jo været temmelig almindelig anvendt som Vindskærm, men der klæber dog saa mange Ulemper ved den, at man har gjort adskillige Forsøg paa at omændre den, Forsøg, som sikkert vil føre til dens fuldstændige Afskaffelse. —

Som Eksempel paa en af de Konstruktioner, der synes at have store Chancer for at afløse de tidligere Glasskærme (Frontglas) bringer vi Afbildninger og Beskrivelse af et fransk Patent, udtaget af M. Joseph Eyssenic i Paris.

Hensigten med dette Apparat er at standse de vandrette Luftbølger, som opstaar ved Kørehastigheden eller ved den stærke Vind, og lede dem bort og over Vognstyrerens Hoved.

Pointet i Opfindelsen beror derpaa, at det er lykkedes at lede Vinden saaledes, at den ved sin egen Bevægelse danner et vindstille Rum lige foran Vognstyreren, saa at selve Luftmassen danner den egentlige Vindskærm.

Paa Vognens Forbrædt er anbragt en Skærm AB, Skærmen er konkav udad og stillet skraa imod Horizonten. Ovenover er anbragt en mindre, ligeledes konkav Skærm Ab, som man kan give forskellige Hældninger mod den vandrette.

Naar Vinden rammer denne Skærm, afledes den langs med Stykket AB. Den stiger opad og faar saa ved Hældningen af Skærmen Ab en ny Retning. Saasnart Luftstrømmen er naaet over det højeste Punkt b paa den mindre Skærm, møder den de vandrette Luftbølger ovenover Skærmen. Disse Luftbølger viser den nedad; men da den allerede har en bestemt Egenbevægelse, lader den sig ikke direkte slaa tilbage, men undergaar en jævn Forandring af Bevægelsesretning, der er matematisk beregnet saa nøjagtigt, at der i Punktet b maa opstaa et vindstille Rum. Det paa Tegningen med brW betegnede Rum er vindstille, samtidig danner den fra Rummet brW opstigende Luftsøjle en Skærm for Ansigtet, fuldt saa effektiv som tidligere Glasruden.

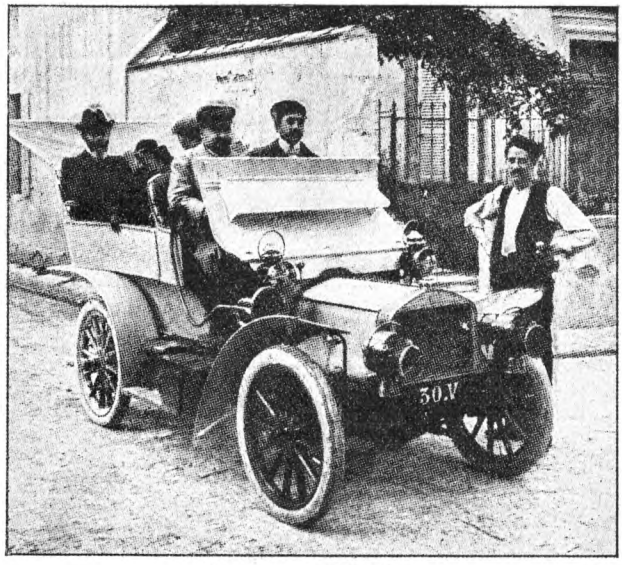
Nu gjaldt det om, at gjøre dette vindstille Rum saa stort som muligt opefter. Dette opnaaede man ved at tilføje Hjælpefladen pq, som er parallel med AB. Hjælpefladen afleder den Luftstrøm, som kastes tilbage fra Motorkassen G, og fører den gennem Rummet mellem Fladerne AB og pq.

Hældningen af Fladen AB er 45^0 og er den samme ved alle Hastigheder. Skærmen Ab er drejelig om et Led og kan derfor indstilles til hvilkensomhelst Hældning.

Ved mindre Kørehastighed hælder Skærmen Ab temmelig stærkt forud, ved større Hastighed stilles den mere tilbage, hvilket sker automatisk ved Fjedren R, som atter reguleres ved Skruen o.

Apparatet, som er meget let at montere, er fremstillet af Aluminium og vejer kun 11 Kg. Det har den store Fordel, at Regndraaberne ved Kørsel i Regnvejr ikke i mindste Maade hindrer Udsigten.

Ogsaa ved aaben Vogn virker Apparatet meget fordelagtigt, idet Fluer, Myg og andre Smaadyr føres bort af Luftstrømmen, saa at man helt kan undvære Automobilbriller.



Vindskærmen i Funktion.

Dansk Motor-Cycle-Club

afholdt ordinær Generalforsamling Fredag den 29. Juni. Da baade Formanden og Næstformanden havde nedlagt deres Mandater, aflagde Medlem af Bestyrelsen, Grosserer *Harald Fritsche,* Aarsberetning, som jo desværre viste et meget betydeligt Underskud.

For at dække dette og derved muliggøre en fortsat Drift af Klubben enedes en Kreds af Medlemmer om at yde ret betydelige Bidrag til Klubbens Kasse, hvorefter Generalforsamlingen valgte Greve *Ahlefeldt Laurvigen Bille* til Formand og besluttede at fortsætte Klubben under hans Ægide.

Vi slutter os til det paa Generalforsamlingen udtalte Haab om, at det maa lykkes den nye Formand at føre den stærkt omtumlede Klub, der har haft saa haard en Barndom, ind i en sikker Havn, hvor den kan gennemgaa en jævn og rolig Udvikling.

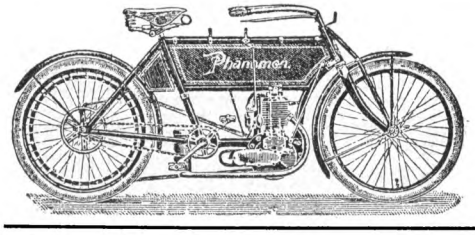
Garage-Takster.

Fra et Firma, *J. O. Jech,* i Prag har vi modtaget en Priskurant over Opbevaring og Renholdelse af Automobiler.

Der er vel næppe mange danske Automobilister, der faar Lejlighed til at benytte sig af Firmaets Tilbud, men dog kan det muligvis have Interesse at erfare, til hvilke Priser en saadan Garagering og Renholdelse lader sig udføre.

Taksterne er følgende (omregnet fra østerrigske til danske Kroner):

		pr. Dag	pr. Maaned	pr. Aar
		Motorcycler		
Garage	Kr.	1,00	7,00	70,00
Renholdelse	„	1,00	7,00	70,00
Ialt	Kr.	2,00	14,00	140,00
		Smaa Motorvogne		
Garage	Kr.	1,50	20,00	210,00
Renholdelse	„	2,00	15,00	140,00
Ialt	Kr.	3,50	35,00	350,00
		Store Automobiler		
Garage	Kr.	2,00	30,00	300,00
Renholdelse	„	2,50	20,00	180,00
Ialt	Kr.	4,50	50,00	480,00

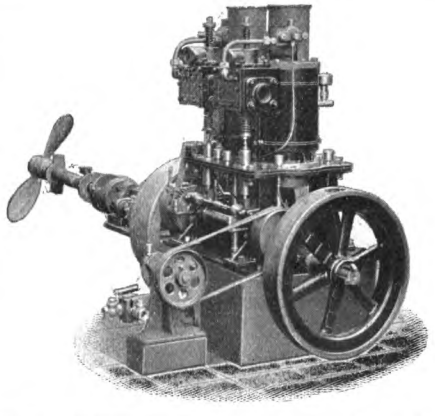


Vesterbrogade 20 **F. BÜLOW** København B.

PHÄNOMEN-MOTORCYCLER

ANERKENDT BEDSTE FABRIKAT

LAGER AF DÆK OG SLANGER



PETROLEUMSMOTOREN

P. Jørgensens Maskinfabrik **DAN** Bragesgade 10 København L.

Skibs- og Landbrugsmotorer

Bedste og sikreste Drivkraft

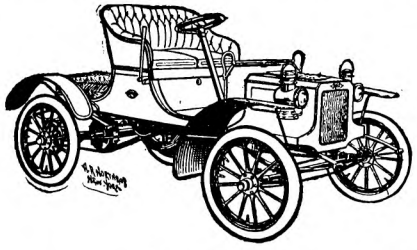
Solgt 1400 Stk. i Ind- og Udlandet

Fr. Bagges Kgl. Hof-Bogtrykkeri

udfører alle Slags Tryksager

hurtigt og til billigste Priser.

Reo Automobiler



8 HK 1 Cylinder
16 HK 2 —

✽

Bedste amerikanske Fabrikat

✽

Generalagenter for Skandinavien:

Simonsen & Nielsen, Bredgade 33

Hurtig Damp-Vaskemaskinen

„Hafnia“

Bedste og mest besparende Konstruktion.

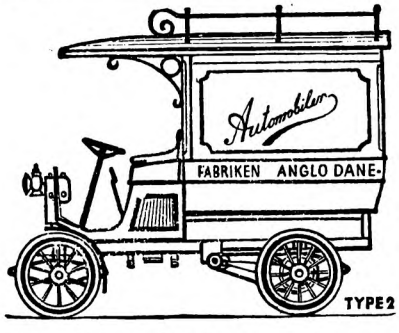
Uundværlig i enhver Husholdning.

Faas

Østerbrogade 6

og

Nørrevold 12.



Vor Motor- og Gearkonstruktion har ved lang Tids daglig Drift vist en enestaaende Paalidelighed og Soliditet. Vi bor her! og kan saaledes yde vore Kunder en virkelig Garanti.

Alle Oplysninger faas paa Forlangende.

FABRIKEN ANGLO DANE

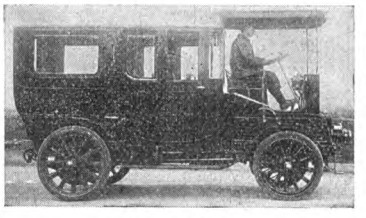
Roskildevej 39. — København F.

Dansk Automobilselskab.

24 HK.

Turist-Automobil.

12000 Kr.



11 Personer.

Ringe Benzinforbrug.

12000 Kr.

Automobiler
til større og mindre Selskaber
udlejes
efter fast Takst. Forskellige Typer.
Automobiler anvises til Salg.
Telefon 9879 & 17740 x.
Børsgade 8. — København K.

Herved tillader jeg mig at meddele, at jeg har aabnet en Afdeling, forsynet med ganske nye Maskiner for

Vulcanisering

af Flænger og Revner i Dæk og Slanger. Ethvert Dæk, hvor Gummien ikke er sprød, kan rep. og blive udmærket brugbart igen. Enhver Dimens. behandles, lige fra $1^1/_2$—5″. Send Deres Dæk og Slanger til mig, og der vil omgaaende blive Dem tilsendt et Brevkort med bestemt Pris paa, hvad Reparationen vil koste.

Helsingørs Automobil-Forretning,

Ingeniør V. Nielsen.

WOLVERINE

Baade-Motorer

fra 3 HK. til 200 HK.

Løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftigt med

Petroleum

som med Gasoline.

Elektrisk Tænding

Øjeblikkelig Igangsættelse.

Da Petroleumen bliver perfekt fordampet ere Motorerne **renlige** og **paalidelige**. Alle 4 Takt Motorer fra 12 til 200 HK. ere selvstartende.

WOLVERINE MOTOR WORKS

VED **H. JACOBSEN**

VESTERVOLDGADE 109, KØBENHAVN K.

Telefon Nr. 3377. Telegram-Adr.: „Wolverine“.

ELLEHAM MOTOR-CYCLE

— $2^1/_2$ HK. —

kun lidt brugt, sælges billigt

ved Henvendelse til Grosserer

H. BUSCK, Istedgade 136.

Kurante Varer kan tages i Bytte

Gæt og abonnér

paa

MOTOR

Husk, at Fristen udløber om 8 Dage!